

# Boletim Gaúcho de Geografia

<http://seer.ufrgs.br/bgg>

---

TEMPOS, FORMAS E CONTEÚDOS DO ESPAÇO URBANO-INDUSTRIAL EM GRAVATAÍ (RS)

Ana Clara Fernandes

*Boletim Gaúcho de Geografia*, 37: 103 - 108, maio, 2011.

Versão online disponível em:

<http://seer.ufrgs.br/bgg/article/view/37364/24123>

---

Publicado por

**Associação dos Geógrafos Brasileiros**

---



Portal de Periódicos  
**UFRGS**

UNIVERSIDADE FEDERAL  
DO RIO GRANDE DO SUL

---

## Informações Adicionais

**Email:** [portoalegre@agb.org.br](mailto:portoalegre@agb.org.br)

**Políticas:** <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/editorialPolicies#openAccessPolicy>

**Submissão:** <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#onlineSubmissions>

**Diretrizes:** <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#authorGuidelines>

---

Data de publicação - maio, 2011.

Associação Brasileira de Geógrafos, Seção Porto Alegre, Porto Alegre, RS, Brasil

**TEMPOS, FORMAS E CONTEÚDOS DO ESPAÇO URBANO-INDUSTRIAL EM GRAVATAÍ (RS) <sup>1</sup>**Ana Clara Fernandes<sup>2</sup>**Resumo**

Este artigo trata do processo de produção do espaço urbano-industrial em Gravataí - Região Metropolitana de Porto Alegre (RS), através de uma perspectiva geográfica e histórica. Consideramos que o espaço urbano-industrial de Gravataí representa a superposição das formas resultantes de dois momentos diferentes de acumulação do capital em Porto Alegre. O primeiro configurado entre os anos 1960-1980 e, o segundo, desde os anos 1990. Muito mais do que momentos precisos, estas transformações constituíram-se através de processos, onde se pode identificar períodos de intensificação. Estes processos foram desencadeados através das condições necessárias para a acumulação de capital, primeiramente estruturadas em Porto Alegre. Estas condições se estenderam para seu entorno efetivamente a partir dos anos 1970 e, ainda hoje, fazem o mesmo movimento através da expansão dos padrões e formas de produção do espaço condizentes com o atual momento de acumulação do capital.

Palavras-chave: metrópole - formas urbano-industriais - acumulação do capital

**TIME, SPACETIAL FORMATIONS AND CONTENT OF THE INDUSTRIAL URBAN IN GRAVATAÍ (RS)****Abstract**

This article contemplates, from an geographic and historic perspective, the process production of industrial urban spaces in the city of Gravataí - in the metropolitan area of Porto Alegre, Southern Brazil. The industrial urban space in Gravataí is the result of overlapping processes of capital accumulation in Porto Alegre, in diverse historic moments. The first one regards the period between the 1960s and the 1980s., and the second one started in the 1990s. More than precisely defined homogenous moments, these transformations are the result of accumulation processes that bear diverse intensities. Such processes were triggered by the constitution of the necessary conditions for capital accumulation within the city of Porto Alegre. Such conditions spread beyond the city boundaries, reaching the neighboring towns, especially after the 1970s. These processes are still ongoing, following similar patterns of expansion and space production, considering the current moment of capital accumulation.

Key-words: metropolis - industrial urban forms - capital accumulation

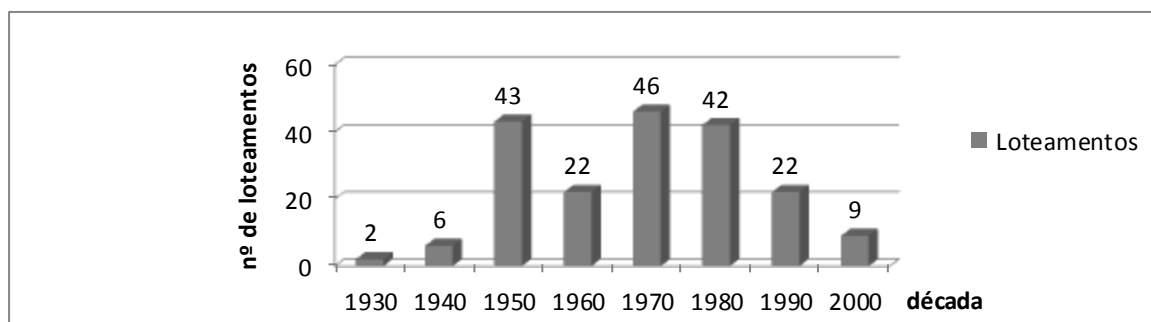
**INTRODUÇÃO**

O município de Gravataí, até os anos 1960, caracteriza-se por possuir economia essencialmente agrícola e cumprir a função de cidade-dormitório em relação à capital do Estado do Rio Grande do Sul - Porto Alegre. Nos anos 1970 passa a integrar a Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) através da Lei Complementar Federal 14, de 8 de junho de 1973. Desde então, através de um conjunto de medidas e iniciativas das esferas de governo municipal, estadual e federal Gravataí modificou sua economia e suas características. Nos dias de hoje, segundo dados da Fundação de Economia e Estatística do Rio Grande do Sul (FEE), é a quinta maior economia industrial do estado. O início do processo de industrialização de Gravataí está intimamente relacionado com o deslocamento das indústrias de Porto Alegre e com a implantação de um Distrito Industrial nos anos 1970.

As primeiras formas espaciais a se constituírem com a atuação desses processos são relativas ao parcelamento do solo de uso rural em solo urbano, na forma de loteamentos residenciais - Gráfico 1. O baixo custo de aquisição dos terrenos atraiu a população que migrava em direção ao centro metropolitano, principalmente, pela possibilidade de emprego nas indústrias da capital. Nos anos 1970, parte dessas áreas rurais tornou-se sítios de lazer, adquiridos por parcelas da população de maior poder aquisitivo de Porto Alegre.

<sup>1</sup>Este artigo foi elaborado a partir da dissertação de mestrado da autora defendida junto ao PPG Geografia/UFRGS, em março de 2008 e intitulada "A cidade esparramada: considerações sobre a produção do espaço urbano-industrial em Gravataí - Região Metropolitana de Porto Alegre (RS). Orientador Prof. Dr. Paulo R. Rodrigues Soares.

<sup>2</sup>Prof.ª Mestre em Geografia; Professora da Rede Municipal de Ensino da Prefeitura de Porto Alegre; aclaraf@yahoo.com.br



**Gráfico 1** - Gravataí: número de loteamentos regulares entre 1930 e 2007 (nº absoluto).

Fonte: Dados fornecidos pela SECOPLAN - Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento de Gravataí.

Elaborado por A. C. Fernandes.

Os loteamentos passam a fazer parte do cenário urbano de Gravataí pelo menos duas décadas antes de seu processo de industrialização. A presença de grande quantidade de trabalhadores oportunizou a implantação de conjuntos habitacionais planejados através de políticas estaduais, de forma direta ou indireta, através do financiamento a empresas loteadoras. Estes projetos executados a partir da década de 1970, não foram suficientes para atender a demanda de moradias, principalmente da população de baixa renda. Os loteamentos irregulares cumpriram este papel, de certa forma amenizando questões sociais. Atualmente, os programas habitacionais para as classes de baixa renda são implementados pelo Departamento Municipal de Habitação, mediante convênio firmado com o governo federal, através do Programa de Arrendamento Residencial (PAR).

O deslocamento industrial de Porto Alegre para Gravataí foi primeiramente realizado de forma “espontânea”. Os atrativos elaborados pelas administrações municipais que se sucederam desde o final dos anos 1950 para a instalação de indústrias<sup>3</sup> e, um pouco depois, o anúncio da construção da rodovia BR-290 e de um distrito industrial através das políticas de planejamento metropolitano<sup>4</sup> atestam a regulamentação desse deslocamento. Os Censos Industriais de 1960 e 1970 demonstram que o principal ramo industrial de Gravataí era o de produtos alimentares. A partir de 1975, as indústrias dos ramos metal-mecânico e químico passam a ser a principal atividade. O crescimento industrial do município está exposto na Tabela 1.

Concomitante à implantação do distrito e às melhorias de infra-estrutura, o capital industrial internacional também passou a se instalar no município. A característica em comum das indústrias que se instalaram em Gravataí neste momento é o grande porte. O que pode ser observado nos dias de hoje pela permanência de suas edificações.

A construção de moradias e, principalmente, o deslocamento industrial foram acompanhados do estabelecimento das “condições gerais de produção”, representadas pela melhoria dos acessos rodoviários e da disponibilidade das redes de energia e de comunicação, voltados no primeiro momento para os estabelecimentos industriais<sup>5</sup>.

Indústrias multinacionais/globais também se estabeleceram no município. Isso pode ser explicado pelas economias de localização, pela expansão do capital internacional e pela disponibilidade de espaço para sua implantação no município, o que há muito se dizia não ser mais possível nas áreas próximas das infra-estruturas de deslocamento na capital.

Observa-se que os investimentos realizados e que resultaram na industrialização de Gravataí foram provenientes da sobreposição de, pelo menos, três esferas diferenciadas. A primeira resultante do excedente de capital produzido na metrópole; a segunda do excedente de capital produzido na escala internacional; e, a terceira, através dos investimentos públicos destinados a mediar as necessidades oriundas das outras duas esferas com a garantia de instalação das “condições gerais de produção”. Esta sobreposição teve como consequência sua inclusão em uma nova lógica de produção espacial.

<sup>3</sup>Os esforços para a industrialização passam a integrar as políticas do governo municipal no final dos anos 1950, quando a Câmara de Vereadores promoveu uma campanha “objetivando a industrialização do Município. Doava-se o terreno a quem quisesse implantar alguma indústria” (ROSA, 1987, p.136).

<sup>4</sup>O Plano de Desenvolvimento Metropolitano (PDM) de Porto Alegre já estava sendo elaborado por uma equipe técnica binacional - Deutsche Project Union - DPU (Alemanha) e Grupo Executivo da Região Metropolitana - GERM (Brasil), antes da oficialização das regiões metropolitanas no Brasil e da constituição da Metroplan (Adaptado de IPEA, 2002). A Metroplan é o órgão de gestão urbana e regional do governo do Estado do Rio Grande do Sul que tem como objetivo promover o desenvolvimento integrado entre os municípios (<www.metroplan.rs.gov.br>, acesso em 10/10/2008). No início dos anos 1970, o Governo do Estado do Rio Grande do Sul fez levantamento em cinco municípios para a implantação de Distritos Industriais, são eles: **Gravataí**, Butiá, Cachoeirinha, Rio Grande e Santa Maria (CEDIC, 1976).

<sup>5</sup> Conceito marxista resgatado por Lencioni (2007).

**Tabela 1-** Gravataí: estabelecimentos industriais e pessoal ocupado entre 1960-2004 (nº absoluto).

Ano	Estabelecimentos	Pessoal Ocupado
1960	61	326
1970	124	2.522
1975	122	3.575
1980	169	9.499
1985	214	11.465
1996	851	10.910
2000	1.136	15.978
2004	1.300	20.344

Fonte: IBGE - Censo Industrial RS 1960, 1970, 1975, 1980; IBGE - Censo Econômico 1985; IBGE - Contagem 1996; IBGE - Censo 2000; IBGE - Contagem 2004.

Elaborado por A. C. FERNANDES.

Consideramos que esta inclusão na lógica de produção do espaço urbano-industrial representa um movimento horizontal de expansão da metrópole. Além disso, a inserção do capital internacional em Gravataí atesta um movimento originado em escala mundial, uma verticalidade direcionada à metrópole. As esferas públicas municipal, estadual e federal configuraram-se como os mediadores entre esses dois movimentos.

As condições para a inclusão na lógica de produção espacial da metrópole foram possibilitadas, primeiramente, pela presença das condições necessárias para a reprodução do capital, expostas por Harvey (2005), que resumidamente são: a) a existência de um exército industrial de reserva que pode alimentar a expansão da produção; b) a existência no mercado de quantidades necessárias de meios de produção que possibilitam a expansão da produção conforme o capital seja reinvestido; c) existência de mercado para absorver as quantidades crescentes de mercadorias produzidas.

Ao longo do tempo houve o esgotamento dessa forma de organização do capital, evidenciado por um período de crise: “podemos conceber cada crise como uma mudança do processo de acumulação para um nível novo e superior” (HARVEY, 2005, p. 47). O período de crise, em nosso estudo, corresponde ao final dos anos 1980 e início dos anos 1990.

Segundo Harvey (2005), o período posterior ao da crise corresponde a um novo nível, e apresenta novas características: aumento da produtividade da mão-de-obra e da tecnologia de produção; aumento do desemprego e diminuição do custo da mão-de-obra; investimento de capital em novas e lucrativas linhas de produção; expansão da demanda efetiva por produtos. “Se pode elaborar um novo nível de demanda efetiva, capaz de aumentar a capacidade de absorção dos produtos [...] por meio da mistura complexa de quatro elementos sobrepostos” (HARVEY, 2005, p.48), que, resumidamente, são: a penetração do capital em novas esferas de atividade; a criação de novos desejos e novas necessidades de consumo; a facilitação e o estímulo para o crescimento populacional; e, a expansão geográfica para novas regiões. Estas características complementam o segundo momento delimitado em nosso estudo.

A materialidade dos processos que atuaram na constituição do espaço urbano-industrial de Gravataí é observada nas edificações, sejam elas infra-estruturais, habitacionais ou industriais. Optamos por denominá-las de “formas resultantes”.

### PRIMEIRO MOMENTO (1960-1989)

Nesse primeiro momento de características urbano-industriais, as formas resultantes em Gravataí caracterizam-se pela dispersão. Não houve o crescimento de um centro a partir do qual a cidade se constituiu. O centro de Gravataí permaneceu neste período como o lugar onde está localizada a igreja, a prefeitura, a rodoviária e a praça. Esta situação foi modificada apenas pela presença de certo número de estabelecimentos comerciais e bancários. Ao longo dos caminhos, ou melhor, das rodovias, é que foram realizadas as transformações, priorizando a proximidade dos acessos à capital.

Ao longo do “caminho do ônibus” para Porto Alegre instalaram-se os loteamentos residenciais. Este caminho corresponde à Avenida Dorival Candido Luz de Oliveira e estende-se do

centro da cidade até Cachoeirinha<sup>6</sup>. Entre os loteamentos, grandes áreas permaneceram e muitas ainda permanecem com características rurais e/ou como vazios urbanos.

Nos “caminhos da carga” correspondentes às rodovias estaduais RS-118, RS-20 e RS-30 e a rodovia federal BR-290, esta por sua vez construída no início dos anos 1970, instalaram-se as indústrias. Margeando a BR-290 está a área onde foi instalado o distrito industrial. Várias indústrias que se deslocaram para Gravataí, e não se instalaram no distrito, também procuraram se localizar junto a ela.

Assim como no “caminho dos ônibus”, nos “caminhos da carga” os vazios urbanos e as áreas de uso rural são freqüentes. Embora haja uma diferenciação entre os espaços de predominância residencial e de predominância industrial, há também a complementaridade entre eles. Enquanto o primeiro abriga os trabalhadores, o segundo abriga o trabalho. Por outro lado, esta complementaridade faz-nos retomar o fato de que ambos são fruto dos mesmos processos.

Ao final dos anos 1980, Gravataí apresenta-se como um espaço urbano-industrial constituído a partir da reestruturação do entorno da metrópole. Esta reestruturação foi motivada principalmente pela necessidade de expansão do capital de origem local e, também, mundial. As formas resultantes dessa reestruturação possuem a característica de estarem dispersas ao longo dos eixos de ligação do município com a capital.

Estas características espaciais são predominantes ainda hoje no município. Mas desde o final dos anos 1990 algumas transformações vêm se sobrepondo a elas e, em nosso entendimento, representam a atuação de novos processos sobre o espaço urbano-industrial de Gravataí, consolidado nos anos 1980. Consideramos que mais uma vez estabelece-se um reordenamento espacial da metrópole, impulsionado pela intensificação do movimento de reorganização do capital internacional dentro do território nacional. Este reordenamento no espaço nacional está representado pelo Complexo Industrial Automotivo da General Motors do Brasil que iniciou suas atividades no município no ano 2000, e é um exemplo atual de verticalidade<sup>7</sup>.

## SEGUNDO MOMENTO (1990 - 200...)

A instalação do complexo automotivo fez-se através do acréscimo tecnológico às já existentes “condições gerais de produção” na região. Caracterizou-se também pela intensificação do papel dos governos estadual e municipal, em detrimento das intervenções federais. E sem a representação de nenhum órgão de gestão metropolitana como ocorreu no período anterior com a atuação da Metroplan. Isto demonstra uma modificação dos atores responsáveis pelas mediações referentes à instalação das condições necessárias para a reprodução do capital dentro da RMPA na atualidade.

Esta modificação percebe-se também nas políticas destinadas à construção de moradias para população de baixa renda. Elas fazem parte de projetos e convênios firmados entre o governo federal e os municípios, destinam-se tanto à construção de novas unidades habitacionais para satisfazer as demandas municipais, como a projetos de regularização fundiária dos antigos loteamentos irregulares originados no passado. O papel do governo estadual nessas políticas tornou-se secundário.

A constante elaboração, por parte da administração municipal, de políticas de incentivo à instalação de indústrias em Gravataí, ainda nos dias atuais, demonstra por um lado o papel significativo das municipalidades no reordenamento dos espaços metropolitanos. Por outro lado, representa a disputa instalada entre estas esferas de governo, diante da modificação da importância de seu papel como mediadores neste novo nível de acumulação do capital.

As relações de horizontalidade desencadeiam, no entorno da capital, a configuração de novas formas urbanas anteriormente encontradas de maneira quase restrita em seus limites políticos e da qual eram representativas. Inicialmente, em Gravataí, estas novas formas correspondem a condomínios verticais e horizontais construídos pelo capital imobiliário privado e destinados a diferentes níveis de renda.

Estas novas implantações imobiliárias caracterizam-se pelo preenchimento das áreas não ocupadas existentes entre os loteamentos do período anterior e diferenciam-se de acordo com o nível de renda a que são destinadas. Na região central correspondem a moradias verticais, normalmente de padrão mais elevado, e a edifícios comerciais de arquitetura diversa à do seu entorno. Nos bairros próximos da região central, caracterizam-se pela forma vertical, de padrão um pouco inferior aos da área central. E, pontualmente, à medida que nos afastamos do centro,

<sup>6</sup>Os atuais municípios limítrofes de Porto Alegre são: Viamão, Alvorada, Cachoeirinha, Canoas e Eldorado do Sul. O município de Cachoeirinha se desmembrou de Gravataí em 1965. A passagem por Cachoeirinha compreende um dos principais caminhos para o deslocamento Gravataí-Porto Alegre.

<sup>7</sup> Santos (1996).

encontramos condomínios horizontais, com casas geminadas e ínfimos pátios individuais, os quais contrastam com os terrenos dos loteamentos antigos. Distantes dos adensamentos, as áreas de atrativos naturais mais evidentes e localizadas próximas às rodovias começam a ser utilizadas para a implantação de condomínios de luxo.

Ao “caminho dos ônibus” e aos “caminhos da carga” sobrepõe-se atualmente o “caminho dos carros”. Este caminho, além de representar uma maior mobilidade das pessoas residentes em Gravataí, na capital e nos municípios próximos, demonstra a melhoria e ampliação das rodovias de acesso que no passado não possuíam estrutura para abrigar a diversidade de veículos que, bem ou mal, hoje em dia as trafegam.

Estas modificações agem no espaço como intensificadores de sua fragmentação, causando mudanças nas suas características sociológicas e funcionais. Podemos dizer que a presença de investimentos imobiliários de padrão mais elevado e sua proximidade ao centro demonstram que se configura na população da cidade uma demanda de consumo que não é mais restrita à população de baixa renda. Os condomínios residenciais de luxo são padrões de segregação espacial não somente por estarem cercados e vigiados. Na modalidade de condomínios horizontais se localizam distantes do adensamento urbano e muito próximo aos acessos rodoviários para a capital e cidades próximas<sup>8</sup>.

As indústrias neste novo nível de acumulação continuam sendo “atraídas” para Gravataí, quer pela possibilidade do município oferecer vantagens de localização tanto fiscal como de infra-estrutura, quer pela disponibilidade de terrenos propícios a esta forma de ocupação. Além da instalação do complexo automotivo que se estrutura na forma de condomínio industrial, novas indústrias têm ocupado as antigas instalações das empresas existentes anteriormente. Este movimento realiza-se na forma de aquisição dos antigos prédios industriais ou pela incorporação e associação entre empresas localizadas no município com outras de capital nacional e/ou internacional.

Diferentemente do período anterior, a partir dos anos 1990, a construção de novos prédios industriais tem se concentrado às margens da RS-20 e pontualmente na RS-118. Estes prédios caracterizam-se por possuir um porte inferior ao das antigas indústrias e ocupar terrenos de proporções menores. De outro lado, as micro e pequenas indústrias estão localizadas junto aos adensamentos populacionais, conforme as necessidades de seu entorno.

A afirmação de Gravataí como cidade industrial é representada por sua destacada posição em análises divulgadas sobre a economia do Rio Grande do Sul: quinta posição em relação ao PIB total em 2006 e quinta posição em relação ao VAB da indústria, no Rio Grande do Sul, em 2006.

Percebe-se que dois elementos do passado permanecem como condicionantes na organização do espaço urbano-industrial de Gravataí: a disponibilidade de mão-de-obra, embora com exigências de qualificação muito maiores; e a possibilidade de localização na proximidade dos acessos rodoviários, o que facilita o escoamento da produção e o deslocamento à capital. A disponibilidade de mão-de-obra atende principalmente aos interesses do setor industrial. As possibilidades de localização estendem-se também às formas habitacionais, em especial aos condomínios de luxo, voltados para o consumo de um público externo ao município que precisa deslocar-se diariamente, a maioria das vezes até a capital.

Nas formas atuais, a relação de complementaridade existente nas formas do passado não possui mais a mesma nitidez. O centro e sua principal avenida de acesso começam a abrigar um setor terciário diversificado onde despontam alguns edifícios de escritórios, clínicas e consultórios médicos, escolas e cursos de aperfeiçoamento, casas comerciais, além da recente inauguração de dois hipermercados na Avenida Dorival Candido Luz de Oliveira.

Em seu primeiro momento de cidade industrial, as atividades terciárias dos moradores eram complementadas necessariamente em Porto Alegre. Neste novo momento, configura-se uma transformação desta cidade industrial com a instalação de novas formas de produzir e de morar, com a perspectiva de diversificação dos níveis de renda da população e implantação de novas formas de consumo.

As formas que o setor de serviços assume em Gravataí são quase a reprodução das formas existentes na capital. Por exemplo, alguns “laboratórios de análises” tradicionais em Porto Alegre possuem filiais em Gravataí. Além do incremento das edificações urbanas, as transformações propiciadas por este setor juntamente com as novas formas de moradia e de produção industrial podem indicar que, mais uma vez, as formas existentes na capital “derramam-se” sobre seu entorno. Atualmente, estes movimentos se apresentam menos regrados/tutorados pelo Estado, flexíveis, ditados pelas leis do mercado. Estas características denotam um novo nível de acumulação

<sup>8</sup> Existem atualmente três grandes investimentos horizontais de luxo em Gravataí: Paragem dos Verdes Campos, localizado nas margens da BR-290; AlphaVille Gravataí, nas margens da RS-118; e, ao lado da Paragem dos Verdes Campos se estrutura um novo empreendimento da Domus Urbanismo. Todos distantes do adensamento urbano e próximos às rodovias de acesso à capital e região.

do capital na Região Metropolitana de Porto Alegre. A diferença entre este momento e o primeiro é que agora o movimento de “transbordamento” das formas de Porto Alegre se faz sobre um espaço industrial.

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo do tempo que delimitamos como “tempo de produção” do espaço urbano-industrial em Gravataí, podemos identificar movimentos de permanência e de transformação de seus elementos e fatores. Como permanentes estão as relações e influências de Porto Alegre com seu entorno; a importância dos acessos rodoviários/caminhos na articulação entre os lugares; a necessidade de infra-estruturas condizentes com o momento tecnológico. E, mesmo que sujeitas a transformações, as formas atestam não só o momento atual, mas também os momentos anteriores através da sobreposição/encaixe das mais recentes sobre as mais antigas.

As transformações se manifestam nas funções dos lugares e nas articulações das esferas de poder (municipal, estadual, federal). Sobre as mudanças nas esferas de poder podemos citar as modificações proporcionadas pela Constituição de 1988, onde as legislações sobre os espaços metropolitanos são remetidas aos estados da federação. Até então, elas eram vinculadas às políticas nacionais de desenvolvimento e ordenamento do território nacional. Gravataí deixou de ser um município de economia agrícola e se tornou industrial. As duas situações podem ser relacionadas com os diferentes momentos de acumulação do capital em Porto Alegre, na região, no país... No mundo! O crescimento de seu setor de serviços talvez seja um indicativo de que, num tempo não muito distante, estejamos falando de Gravataí como um município onde desponta o setor terciário em detrimento do secundário.

### REFERÊNCIAS

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

ROSA, Jorge. **História de Gravataí**. Gravataí: EDIGAL, 1987.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo; Razão e Emoção**. São Paulo: Ed. HUCITEC, 1996.

LENCIONI, Sandra. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional in **IX Colóquio Internacional de Geocrítica**. Los problemas del mundo actual: soluciones y alternativas desde la geografía y las ciencias sociales. Porto Alegre: UFRGS, 2007. Disponível em: <[www.ub.es/geocrit/9porto/lencioni.htm](http://www.ub.es/geocrit/9porto/lencioni.htm)>

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL-Companhia de Desenvolvimento Industrial e Comercial do Rio Grande do Sul-CEDIC. **Documento nº 34: Política de Áreas e Distritos Industriais no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre, Maio de 1976.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL-Companhia de Desenvolvimento Industrial e Comercial do Rio Grande do Sul-CEDIC. **Documento nº 42: Áreas e Distritos Industriais no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre, Junho de 1976,.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA-IBGE. **Censos Econômicos: Indústria, Comércio, Serviços**. 1960, 1970, 1975, 1980, 1985.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA. Instrumentos de Planejamento e Gestão Urbana: Porto Alegre in **Gestão do Uso do Solo e Crescimento Urbano**. Brasília: IPEA, 2002, Vol. 6.

<[www.fee.tche.br](http://www.fee.tche.br)>, acesso em 08/07/2008.

<[www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)>, acesso em 20/06/2008.

<[www.metroplan.rs.gov.br](http://www.metroplan.rs.gov.br)>, acesso em 26/07/2008.